

■新华社记者 赵承 张旭东 齐中熙 林红梅

这是中国人创造的“等式”：  
5年=40年；  
3小时=11小时；  
1种=4种；  
…………

5年，走完国际上40年高速铁路发展历程；3小时，跑完广州间曾需要11个小时的路途；集世界最先进的4种技术，中国人创造出独一无二的中国高铁品牌。

从引进时速200公里高速列车技术，到自主开发时速350公里、380公里“和谐号”动车组；从京津城际铁路、武广高铁运营，到京沪高铁即将开通，中国迅速跨入引领世界的“高铁时代”！惊诧于中国速度，各国舆论疑惑：中国高铁似乎在一夜之间完成华丽转身，从一个不起眼的追赶者变成了世人关注的领跑者。

感慨于中国高铁，美国总统奥巴马日前在国情咨文中急切地表示：“我们没有理由让欧洲和中国拥有最快的铁路。”

瞩目于中国模式，一些国家在探究中国创新之迹，以中国高铁为目标展开新一轮追赶。

也许，他们并不知道——中国高铁的速度，升腾于中国人对“速度”情有独钟、矢志不渝的梦想；中国高铁的道路，记录了中国人奋力创新、勇超世界一流的模式历程；中国高铁的模式，彰显着社会主义制度凝聚的团结协作、联合攻关的强大力量；中国高铁的精神，演绎着铁路人报效祖国、忠诚无悔的信念追求。

追梦——中国梦想，中国速度，穿越时空，日夜兼程，书写奔向民族复兴的光辉篇章。

寻梦——怀揣与风竞速的梦想，中国以豪迈气魄发展高速铁路，涌动赶超世界一流的雄心壮志

2008年6月24日，北京南站。“呜……”随着一声汽笛长鸣，8时54分，一列“和谐号”动车组瞬间提速，风一样驶离北京，奔向天津。

车头明亮的驾驶室内，铁道部总工程师何华武、总规划师郝健、安全总监耿志修、副总工程师张曙光、副总工程师安国栋……这些中国高铁的领军人物和他们的部长一起，凝神屏息，眼睛一刻不眨地盯着操作电脑显示屏幕。他们的心跳随着车速的提高而加速。

219、278、300……数字不断跳动，车速急速提升。15分钟后，屏幕上跳出394.3的数字。

与风竞速，陆地飞行。犹如一道白色闪电，奔驰在莽莽原野上的“和谐号”动车组，划出一道梦幻般的轨迹。

这是一个历史性时刻，在我们自己设计建造的线路和国产动车组上，中国轨道交通时速最高纪录诞生了！

多少铁路人期待已久的梦想化作触手可及的现实。此时，这些平日里不苟言笑的铁路硬汉们欢呼雀跃，热泪盈眶……

沿着历史轨道，回溯艰辛历程，一段逐梦之旅令人难以忘怀。

何时能在中国大地上跑上风一样的速度，这在当时中国铁路人心中，是一个美好而遥远的梦想。

何华武，四川资阳人。新中国第一条铁路——成渝线就从他家乡门前穿过。听着成渝铁路汽笛声长大的他，和很多高铁人一样，心中很早就萌着高速铁路的峥嵘之梦。

1979年，何华武考入中国铁道科学研究院。图书馆里，一份介绍日本新干线的资料让他震撼：时速210公里。他第一次得到世界上还有如此之快的车速，中国将来能做到吗？那个梦啊，只敢想，不敢说呀！当时中国铁路时速只有几十公里。“回忆起学生时代，他感慨万千。

也就在那一年，改革开放的春风开始在中国大地上吹拂。

之后20年，公路、水运、民航快速崛起，而在综合交通运输中占骨干地位的铁路，却一直徘徊徘徊。列车平均时速仅为62公里，人均铁路只有5.5厘米。5.5厘米，那还不足一根香烟长呀！

一边是铁路运速慢，常亏损，一边是百姓买票难，运货难。中国铁路究竟如何发展？

穷则变，变则通，通则达。中国铁路人开始反思，开始奋起，开始睁大眼睛看世界。

党中央、国务院一直十分重视铁路发展。党的十六大后，以胡锦涛同志为总书记的党中央从落实科学发展观、实现国民经济又好又快发展的战略全局出发，作出了加快发展铁路的战略决策。

胡锦涛总书记指出，铁路作为国民经济的大动脉、国家重要基础设施和大众化交通工具，在我国经济社会发展中具有重要作用。希望铁路系统广大干部职工认清使命，抓住机遇，再接再厉，开拓进取，为加快我国铁路发展步伐，全面建设小康社会、加快推进社会主义现代化作出新的更大的贡献。

在考察的路途中，在行驶的列车上，胡锦涛总书记多次抽出时间，听取铁道部的工作汇报。他还主持专题会议研究高速铁路建设和铁路发展工作，作出重要指示，为发展高铁指明了方向。

中共中央政治局常委、国务院总理温家宝也多次对我国高速铁路建设发展作出重要指示，指出铁路是交通建设的动脉，必须加快路网建设，着力提高技术装备现代化水平，不断提高铁路运输能力、质量和效率，为国民经济和社会发展作出更大的贡献。

根据国外经验，高速列车的研制一般需要花费20年左右的时间。在我国铁路现有技术装备的基础上，如果完全依靠自主研发，要系统掌握时速200公里及以上动车组技术至少需要10至15年，系统掌握时速300公里动车组技术还要更长的时间。

中国铁路发展等不起！经济社会发展等不起！

站在前人的肩膀上，充分利用后发优势，积极吸收人类文明的先进成果，走进消化吸收再创新道路，用最小的代价、最短的时间，实现中国高铁之梦，最终成为中国铁路人的睿智选择。

铁道部党组根据党中央、国务院的要求，经

■新华社记者 赵承 张旭东 齐中熙 林红梅

过十余年的酝酿，根据几次提速所积累的经验，以破解运量和运力这个最主要矛盾为突破口，在2003年都重地提出了跨越式发展的构想。

让路网在960万平方公里的土地上快速延伸，让列车在万里铁道线上加速奔跑！

梦境太美了，决不能让它破灭！梦的情节太深了，决不能将它丢弃！一次次大讨论，撞击着心灵，开启着视野，也更坚定了铁路人的信念。

2004年初的北京街头，樱花含苞，玉兰绽放。中国高速铁路规划，就在那一个早来的春天应运而生。

2004年1月，国务院常务会议讨论并原则通过历史上第一个《中长期铁路网规划》，以大气魄绘就了超过1.2万公里“四纵四横”快速客运专线网。

3个月后，国务院又召开会议专题研究铁路机车车辆装备有关问题，明确提出“引进先进技术、联合设计生产、打造中国品牌”的基本方针，确定了引进少量原装、国内散件组装和国内生产的项目运作模式。

国家要富强，人民要幸福，就必须尽快建成一个发达完善的铁路网。这是几代中国铁路人孜孜以求的风愿，更是历史和时代赋予当代铁路人的神圣使命。

铁道部部长刘志军这样诉说当时的梦想：“要干，就要占领世界高铁技术的制高点；要干，就要引领世界未来铁路发展趋势；要干，就要干出百年不朽之作，给后人留下宝贵的财富；要干，就要在我们这一代人手中变成现实。”

那就是像风一样跑呀！中国铁路迎来加快发展的黄金机遇期，中国高铁驶上了开向春天的希望轨道。从那时起，梦想起航了！

追梦——集全球最先进技术，创中国独有品牌，以速度拚时间分水岭，实现令人瞩目的中国高铁“三级跳”

动车组是尖端技术的高度集成，涉及动车组总成、车体、转向架、牵引变压器、牵引变流器等9大关键技术以及10项配套技术，涉及5万个零部件，短时间内消化吸收如此纷繁复杂的技术，谈何容易！

张曙光受命组建动车组项目创新团队。“我宣誓，我所从事的事业关系到党和国家的最高利益……”团队的成员们仍清晰记得当年在香山的一个黄昏里发出的誓言。宣誓时，每个人的眼眸里闪着目光。

这是团队的力量，这是铁路人的志向。汇集了国内铁路装备设计制造企业、科研院所、高等院校等单位的精英人才，怀揣着梦想，涌动着赶超一流的激情，在誓言中创造着一个又一个奇迹。

每一个看似不起眼的部件，每一项细微的技术，都凝聚着引进消化吸收再创新的艰辛与付出。

动车组的乘客大多不会注意，两节车厢连接处外端有一对长条橡胶风挡，看上去没有多少技术含量。在2005年双方联合设计阶段，一些外方技术人员为这个跟我们捉起了“迷藏”。

“请问，这个橡胶长条是干什么用的？”

“哦，没什么大用，只是为了防止乘客从站台上掉下来。”

然而，这一轻描淡写的解释却令青岛四方公司的技术人员疑云丛生。

“不会这么简单吧？风挡的橡胶标准要求这么高，难道只是为了防止乘客从站台上掉下来？”

“哦，这个……应该还可以减少空气阻力吧。”

对这个支支吾吾的回答，青岛四方技术人员还是将信将疑。

2006年初，第一批原型车进厂后，青岛四方的技术人员通过试验分析，发现这对风挡竟然有替代转向架防止列车侧滚的功能。

“不管什么部件，什么技术，都要打破砂锅问到底，才能把先进的技术学到手。”青岛四方设计主师邓小军说。

三年磨砺，一朝惊艳——140时，时速200公里以上的国产动车组，在2007年4月18日，全国铁路第六次大提速时首次闪亮登场。

她们有一个共同的名字——“和谐号”。中国，从此有了属于自己的高速列车。

国际铁路联盟定义，时速200公里以上就可以称为高速铁路。第六次提速后，中国有超过6000公里的既有铁路干线，实施了时速200公里以上的提速。

但，中国铁路人并没有打出“高速铁路”的旗号。“其实，不少人都建议喊出这一口号。”铁道部新闻发言人王勇平回忆说，“我们没有同意，因为中国的高铁之梦不会就此停步！我们还有更远的梦！”

在时速200公里动车组下线后，不少外国人认为，中国至少要在这个平台上消化、停留10年。但中国人等不了，旋即启动了时速300至350公里的动车组研制工作。

就像举重一样，到最后就是增加一公斤，也是了不得的事！

在时速200公里以上的高速平台上，高速列车可像汽车加油提速这么简单，时速每提高10公里，都是一个质的飞跃。

一般技术可以通过引进掌握，但核心技术是花多少钱也买不来的。这一点，时速350公里动车组牵引电机上一个瓷瓶就是最好的说明。

本来，考虑到国内技术未达到标准，牵引电机上一个个起绝缘作用的高压端子瓷瓶，事前沟通好要从外国进口。但一些存有戒心的外方技术人员通知：没货。

进口不了，就只能自己干。“我们找遍了国内相关企业，最后与温州一家企业联合进行国产化攻关，终于利用国内技术填补了这项空白。”“南车株洲电机有限公司技术管理部经理吴顺涛说。

转向架技术、空气动力学技术、制动技术、牵引传动技术、列车网络控制技术……靠自己

# 穿越梦幻的时空——中国高速铁路发展纪实

的攻关，一项一项地突破，所取得的报告成果有百项之多。

仅用两年的时间，中国从时速200公里的平台一跃登上了时速350公里的平台。

如果说，时速350公里的动车组，让中国追赶上世界先进水平，那么，时速380公里动车组的研制，将使中国登上世界高铁的制高点。

2008年2月26日，铁道部和科技部签署了《中国高速列车自主创新联合行动计划》，共同研发运营时速380公里的新一代高速列车，最高运营速度将比德国、法国的高速列车快60公里，比日本新干线快80公里，节能环保和综合舒适性也高人一筹。

这是多么令人振奋啊！46岁的赵明花，这个文弱的朝鲜族女子，是有20多年工龄的客服股份副总工程师。她一辈子的梦想，就是制造中国的高速列车。1998年，她曾主持设计了国内首个动力分散型动车组“春城号”。她有过成功的欢笑，有过失败的泪水。她倔强、不屈，梦想着：中国人，一定能造出世界最快速度的高速列车。

当2009年初接到铁道部要求研制时速380公里动车组任务时，她彻夜难眠。她深知登顶的艰难，但梦想就在眼前。她要放手一搏！第二天，刚投入研制，就碰到了第一个难题：如何增加牵引电机动力。增加动力，意味着要加大牵引电机体积。而牵引电机安装在列车底部的转向架上，空间极其有限，增加一厘米都很困难。

她带着一个几十人的团队，一年中，痴迷一般，反复试验。常常累了就趴在桌子上睡一觉，饿了就吃包方便面。“记不清有多少次了，眼看就要成功，但一仿真试验还是过不了关。大家流泪了。”赵明花对那段艰难的日子刻骨铭心，“但擦干眼泪，还要接着干。”

终于，通过提高电机材料绝缘效果和增强散热功能，在外形尺寸不变的情况下，硬是将电机功率提升了25千瓦，达到了世界顶尖水平。

网络控制系统研制成功，中国动车有了“中国芯”，绝缘栅双极型晶体管（IGBT）研究突破，有了“中国脑”；车体加宽0.4米并进行了改造，有了“中国面”；动车头形全新设计，有了“中国面孔”……“和谐号”动车组集合成为“中国名片”。

到目前为止，中国动车组已取得累计900余件高速铁路相关专利授权。新一代时速380公里的动车组也将于今年上半年下线。

引进先进技术消化吸收，全国国产化生产时速200至250公里的高速列车；自主设计时速350公里动车组；自主打造时速380公里动车组，成为中国高速铁路集大成之作。

三步走，每一步跨越，都凝聚着高铁人的智慧和心血；每一步跨越，回忆起来都令人荡气回肠。

高速铁路线和高速动车是一对孪生兄弟。在决定引进先进动车技术之时，建造自己的高速铁路线就提上了日程。

“车速越快，对铁路的要求越高。”何华武说，“高平顺、高稳定”是高速铁路建设的两大关键要求。

有炸、无炸，中国曾有过激烈的争论。传统轨道都是有炸的，也就是枕木下面垫石砟，而无炸则是将铁轨铺在一个高强度混凝土板上。到底采用哪种技术？这是一个重大的技术问题，那段时间，铁道部会议室里，科技人员一次次攻攻关研讨。气氛热烈而凝重。

这是一个艰难的决定。试想，上万公里的高速铁路线，一旦技术路线错误，必将导致可怕的灾难。但铁路人的信念是：“个人的荣辱无关紧要，我们要对历史负责，对人民负责！”

铁道部曾组织技术人员多次到日本、德国、法国等国考察高铁轨道技术，也在国内短铁路上做过试验。高铁线路开工前，他们心里基本上有本数。

有炸在工程建设期能省钱，但车速越高，列车晃动越剧烈，后期养护需大量投资。无炸可以保持列车的高平、高稳，少维修。无炸成本虽是有炸的1.3到1.5倍，但运营十年左右，这个成本连本带息就都回来了。

争论、考察、研究，反复权衡，认真比较，科学判断，慎重决策，铁道部最终决定高铁线路使用无炸轨道技术。

但当时，中国并没有现成的技术。铺设无炸轨道，对中国高铁人来说，如同让拉二胡的乐师改弹钢琴。

首先是地质沉降问题。高速列车轨道沉降误差以毫米计，标准比F1赛车跑道还要高。我国东西南北线路跨度大，地形复杂，遇到的许多问题在国外都找不到。

刚刚开通运营的郑州至西安高速铁路90%线路处于黄土覆盖区，遇雨季就沉降变形。一旦变形，就会导致路难建。国内十几位顶尖院士会会诊，勘探地形，查阅资料，收集数据，终于找到了解决办法。

在地质最为险陷的地方，每隔大约一米就打下一个水泥土挤密桩。在建筑面积200万平方米的洛阳龙门站，这种长约10米、直径0.4米的桩子足足打下了50万根。

“洛阳龙门站路基有8米多高，打下这些桩子和灌浆后，你要想在上面钉钉子都不可能。路基面就像大理石一样光滑，甚至在上面可以滑旱冰。”中国铁建铁路集团副总工程师、郑西高铁总体设计负责人郭志勇说。

不同于普通铁路，高速铁路线路常常要飞架空中。京津城际铁路、京沪高速铁路桥梁总长占到全线八成以上。桥梁建设，至关重要。“举目已觉千山绿，宜趁东风马蹄疾”。负责攻关的郝健常用这句古语激励自己的团队。

2005年大年初二，铁道部一声召唤，全国桥梁工程设计师、施工、装备研发各路专家迅即从四面八方云集北京，集中攻关。

多少个不眠之夜，多少次试验论证，他们优选出32个简支梁、桥架架梁设为主的技术方案，创造出制造、运输、架梁等一系列新技术，解决了高铁建设中久拖不决的大课题。5年过去

了，如今回忆起来，当年的场景在郝健的脑海里依然是那样清晰。

线路问题、道岔问题、精确定位问题……“技术的问题可以快速提高，但是必须爬的台阶一个都不能少，都要我们自己创造。”何华武说。

5年面壁，终成正果。“车、路、信号”这个庞大的高铁体系技术平台，就这样奇迹般地被中国人搭建起来。

拥有一代，投放一代，研发一代，今天，中国高铁正以强者的姿态，呈现在世人面前。

凝聚——组织、团结、协作，让分散的手指攥成一个强有力的拳头

“火车跑得快，全靠车头带”。人们耳熟能详的这句话，对高速列车并不适用。

高速动车组的动力，由分布在车厢底下的电机提供，每节车厢运行中都要出力。正像中国高铁的创新团队一样，是政府、企业、科研院所的紧密组合，迸发出巨大的集体力量。

实现高速之梦，谁来领跑？中国高铁缘何跑出如此之多的“世界第一”？

“铁路主管部门充分利用政府这只‘有形之手’，主导了自主创新的‘高铁模式’，同时发挥市场的作用，这是一个成功的探索。”具体负责高速列车技术引进的张曙光说。

让时针拨回2004年，党中央、国务院做出发展中国高铁的重大决策后，引进世界一流技术的大幕拉开了。

德国西门子、法国阿尔斯通、日本川崎重工和加拿大巴迪巴，四家世界高铁技术的巨头，面对庞大的中国市场，摩拳擦掌，跃跃欲试。

“这些巨头公司，年销售额都在1500亿美元，而国内最大机车厂，销售额不过几十亿元。小鱼如何和大鳄打交道？”张曙光回想起当年跌宕起伏的谈判细节时说，“我们的底气在于能够让企业抱成一团，组成‘中国兵团’，统一对外。”他深有感触地说：“过去，我们引进技术，往往单打独斗，被各个击破，最后付出很高代价，核心技术也没有拿到。”

铁道部下定决心，中国铁路运输市场，任何一个车，任何一个配件，都不能分割，35家机车车辆厂和各地铁路局都是一家人。

“铁道部统一组织对外谈判，统一向企业下订单。面对博弈的‘拳头’，任何一个国际巨头要挤进中国市场，必须技术全面转让，必须本土化生产，必须打造中国品牌，必须价格合理。”

那是一场惊心动魄的谈判——

德国西门子公司兴师求厚，充满自信，开出了天价：每列原型车价格3.5亿元人民币，技术转让费3.9亿欧元。直到招标前一夜，西门子仍不肯让步。

作为铁道部的首席谈判代表，张曙光坚定地說，如果原型车价格不降到2.5亿元人民币以下，技术转让费不降到1.5亿欧元以下，肯定出局。

西门子首席谈判代表耸耸肩，自负地反问道：“可能吗？”

次日一开标：西门子出局，阿尔斯通、川崎、鹿巴迪中标。随即，西门子股票暴跌，谈判团队被集体解雇。

第二年，西门子再次竞标时，不仅原型车每列价格降到2.5亿元人民币，还以8000万欧元价格转让了关键技术。

仅此一个项目，就节省了90亿元人民币的采购成本。

就是靠这只攥紧的“拳头”，我们牢牢掌握了谈判的主导权，用最低的成本引进核心的技术。

也是靠这只攥紧的“拳头”，加快了创新的时速。清华大学教授、空气动力学专家卢强院士感受颇深。

那是2007年初春的一天，料峭的春风还未将田野吹绿，经济线上一列动车组里的气氛，却已热烈如夏。参加讨论的几十位学者，眼眸里闪烁着兴奋的光彩。

中国铁路进入第六次大提速试车阶段，铁道部邀请了由清华大学校长带队的几十位教授参加济济试车，卢强院士也在其列。

当列车时速达到250公里时，教授们一阵惊呼。

站在张曙光身边，卢强忍不住打开了话匣子。

“飞机起飞时速也就在300公里，一拉操纵杆就上天了。动车组时速已是250公里了。”卢强说到这里有意顿了一下，意味深长。

张曙光笑了：“和飞机一样，高速铁路的空气动力学研究就不容缓。”

“正是这个意思。”遇到知音，卢强更加兴奋了。

“我们正想开展这个项目的研究。卢老师能不能牵头组织一个队伍？”

“什么时候开始？”

“今天！”张曙光郑重地说。

一回北京，卢强立即起草高铁空气动力学特性研究大纲，两天后送到张曙光手里。

两天后，卢强收到铁道部的立项课题书。

还是两天后，经过铁道部、科技部和清华大学批准，课题正式立项！

立项后第二天，卢强牵头的研究团队就成立了。团队成员集中国内最优秀的空气动力学专家，他们来自清华、北航、北大顶尖级高校，中国铁路科学研究院和铁道部的相关企业。

攻关的日子里，来自五湖四海的专家成了“一家人”。

“这样的研究方法保证了不走弯路，保证了科研成果最快转化。”卢强说。

到底有多快？

从空气动力学角度出发，他们研究发现，高速列车受风阻的功率损耗占整车损耗的14%，动车车厢的一些装饰性制作也不利于节能，在向铁道部提交科研成果时，就把这个问题也写了进去。

看完报告，张曙光直奔南车车辆制造厂，在那里他看到，所有原来从美学观点出发的装饰物抹平，再请卢强组织科研力量精心研究，优

了，但为了中国的高铁事业，他无怨无悔，无悔无怨！

中国高铁这样神奇的速度，不是上天恩赐给我们的，不是任何人施舍给我们的，是中国人自己拼干出来的——

那一系列飞驰的列车，永远铭刻着中国高铁人对事业的激情，对国家的忠诚，对梦想的痴情！

在那抹银白如电飞逝的刹那，人们分明又看到了那曾在茫茫戈壁上盛开的蘑菇云，分明又听到了那曾于浩瀚太空中中国人问候世界的声音，分明又感受到了一种历久弥新的精神——科学求实、兼容并蓄；自主创新，赶超一流；忠诚祖国、拼搏奉献。中国高铁人用这种精神诠释着他们对梦的渴望、对梦的执著、对梦的深情。

那是一种奋发向上的民族精神，那是让中国人永葆活力的民族之魂！

圆梦——梦一样的速度，向复兴强国的未来奔跑

时速180公里，这是强台风的速度；时速300公里，这是波音飞机起飞的速度；时速350公里，这是目前中国高速列车

的运行速度。中国列车还在加速，时速380公里新一代动车组又即将下线，时速500公里的试验高速动车组正在研发……

速度的梦想，造就了梦一样的速度！梦幻般的速度，谜底究竟在哪里？

面对追问，刘志军自豪地说：“我们有中国共产党的领导和社会主义制度的政治优势，有铁路网完整和集中统一指挥的管理体制优势，有一支高素质特别能战斗的铁路职工队伍。人民的支持，给了我们无穷的力量。中国高铁的跨越，贯穿着科学发展这条红线，走出了一条中国特色的自主创新之路。”

“长虹飞架，龙舞云翔那动听的汽笛啊叩击着多少人的心房历经百年的中国火车

今天啊，第一次跑在了世界的前方”——我们的诗人这样赞颂道。

时代助推列车，列车为时代领跑。

中国铁路人知道，那道在钢轨上道劲的飞白，仅仅是一篇鸿篇巨制的起笔——

到2012年，中国将建成“四纵四横”高速铁路网，总里程1.3万公里，超过目前世界高速铁路的总和。这个世界上最长的高速铁路网，将把经济最发达的长三角、珠三角、环渤海地区，及其他城市密集地区紧紧相连。

“四纵”，犹如当空飞舞的四道虹霓：——北京至上海1300公里，4个小时；——北京至广州2260公里，7个小时；——北京至哈尔滨1700公里，5个小时；——杭州至深圳1700公里，5个小时。“四横”，好似昂首腾跃的四条蛟龙：——徐州至兰州1400公里，3个小时；——上海至昆明2000公里，7个小时；——青岛至太原800公里，3个小时；——南京至成都900公里，6个小时。

高速化、信息化、自动化……中国高铁美好的图景，已不再是梦想！

中国铁路人豪情满怀：到那时，人便其行、货畅其流，我们的梦寐以求的目标将基本实现。

到2020年，我国高速铁路总规模将达1.8万公里。从北京出发，到绝大部分省会城市不过1小时至8小时；上海、郑州、武汉等中心城市到周边城市仅半小时至1小时。广袤的中国，将是压缩时空的一日生活圈。

那将是一个怎样的靓丽风景？那将是一个怎样的奇妙梦幻？

城市之间连走廊，城市乡村架桥梁。960万平方公里、东西南北纵横5000公里国土上，那穿越时空的高速铁路网，就像一根根跳动的琴弦，让腾飞旋律在神州大地奏响。

经济学家在评点高铁发展史时，指出这样一个事实：1964年通车的日本新干线，为同年举办的东京奥运会和1970年大阪世博会作出了卓越贡献。这，成为日本经济起飞的起点。

高铁，低碳经济的“宠儿”，能耗是汽车六分之一，使用电能，碳排放量几乎为零；高铁，高端技术的集成，每投入1元，将会带动9元；高铁，城镇的“催生婆”，沿线将崛起一座座新城；高铁，经济的大动脉，城市乡村的连接与聚合，释放出的将是难以想象的能量……

历史证明，那穿越梦幻时空的高速铁路，将成为中国新一轮腾飞的推手。中国交通格局、经济版图、生活方式、时空观念，将因高铁而巨变！“以路兴国”，近百年来多少仁人志士为此魂牵梦绕。

“今日之世界，非铁道无以立国。中国地大物博……徒以交通未便，运转不灵，事业难以振兴。”1912年夏天，革命先行者孙中山先生这样说。

百年中国铁路史册上，定格这样一幅历史瞬间：

唐山至胥各庄铁路，1881年中国自主修筑的第一条铁路，路长9.7公里。中国铁路蹒跚起步。

京张铁路，1909年中国人自己勘测、设计、施工的第一条铁路，路长200公里。深受列强屈辱的中国人民争了一口气。

成渝铁路，1952年新中国成立后建成的第一条干线铁路，路长502公里。掀开了铁路建设史上的新篇章。

京津城际高铁，2008年中国第一条真正意义上的高速铁路诞生。中国，跨入了高铁时代。这是最精彩的定格。

……

定格的是双双渴望的眼睛，在炽热的注视下，从清人徐继畲“熔铁为路，以速其行”的艳羡，到孙中山提出修10万英里铁路的梦想……

中国的“速度梦”一做就成了一百多年。

定格的是双双艰难而扎实的脚步，为追逐心中那个“速度梦”，中国人一步步艰辛而执著地走着，梦想在脚下延伸。

定格的是梦想先行者孙中山先生这样说的：自强的民族精神，燃烧着腾飞的梦想，一代代地传递着，经久不息。

……

伴随着汽笛声，中国列车从那个风雨飘摇的年代驶来，一路坎坷，一路执著，一路追逐着梦想。梦想点然希望，梦想成就未来，梦想激发着中国人民，一路披荆斩棘，开拓奋进，奔向充满希望的明天……（据新华社北京2月28日电）